

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)922/09-10號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2009年10月23日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議廳

出席委員： 張學明議員, SBS, JP (主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

缺席委員： 鄭家富議員(副主席)
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宜威先生, JP

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生,JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士,JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸署署長
黎以德先生,JP

路政署署長
韋志成先生,JP

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士,JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士,JP

運輸及房屋局首席助理秘書長
黃展翹女士

運輸署署長
黎以德先生,JP

運輸署助理署長
袁立本先生,JP

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

經辦人／部門

- I 自2009年7月17日上次例會後發出的資料文件**
- (立法會CB(1)2351/08-09(01)號——一位市民投訴大埔巴士服務的意見書的修訂本
文件
- 立法會CB(1)2365/08-09(01)號——立法會議員與觀塘區會議員於2009年5月7日舉行會議及午餐聚會後轉介處理有關觀塘的公共交通服務及為使用八達通卡的乘客提供巴士乘車折扣的事宜
文件
- 立法會CB(1)2380/08-09(01)號——政府當局提供有關西區海底隧道提交的財務資料的文件
文件
- 立法會CB(1)2389/08-09(01)號——一位市民就香港鐵路有限公司"全日通"計劃提交的意見書
文件
- 立法會CB(1)2389/08-09(02)號——一位市民就對付非法賽車問題的措施提交的意見書
文件
- 立法會CB(1)2389/08-09(03)號——一位市民就左軚車輛提交的意見書
文件
- 立法會CB(1)2389/08-09(04)號——政府當局就一位市民投訴大埔巴士服務的意見書(已於2009年7月14日隨立法會CB(1)2261/08-09(01)號文件發給委員)作出的回應
文件

- 立法會 CB(1)2415/08-09(01)號——政府當局提供有關西區海底隧道收費及三號幹線(郊野公園段)使用費的文件
- 立法會 CB(1)2421/08-09(01)號——三號幹線(郊野公園段)有限公司提供有關大欖隧道新法定使用費的文件
- 立法會 CB(1)2449/08-09(01)號——政府當局就在路旁放置貨斗的規管提供的文件
- 立法會 CB(1)2468/08-09(01)號——政府當局提供有關道路安全的文件(《道路安全通訊》)
- 立法會 CB(1)2469/08-09(01)號——立法會議員與西貢區議會議員於2009年5月7日舉行會議及午餐聚會後轉介處理有關以鐵路作為公共運輸網絡骨幹的政策的事宜
- 立法會 CB(1)2470/08-09(01)號——發展事務委員會轉介處理有關為市民提供停放單車的位置、推廣以單車作為交通工具及檢討規管在路上騎單車的例的事宜
- 立法會 CB(1)2492/08-09(01)號——一位市民就長者交通票價優惠提交的意見書
- 立法會 CB(1)2492/08-09(02)號——一位市民就將軍澳的公共交通服務提交的意見書
- 立法會 CB(1)2492/08-09(03)號——政府當局對於一位市民就左軚車輛提交的意見書

- (已於2009年7月30日隨立法會CB(1)2389/08-09(03)號文件發給委員)作出的回應
- 立法會CB(1)2493/08-09(01)號——立法會議員與元朗區議會議員於2009年7月2日舉行會議及午餐聚會後轉介處理有關元朗交通服務的事宜
- 立法會CB(1)2550/08-09(01)號——立法會議員與沙田區議會議員於2009年6月4日舉行會議及午餐聚會後轉介處理有關沙田區巴士線問題的事宜
- 立法會CB(1)2681/08-09(01)號——立法會議員與屯門區議會議員舉行會議及午餐聚會後轉介處理有關屯門的整體規劃及興建北環線的事宜)

委員察悉自2009年7月17日上次例會後發出的上述文件。

II 訂於2009年11月27日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)65/09-10(01)號——待議事項一覽表文件

立法會CB(1)65/09-10(02)號——跟進行動一覽表)

2. 委員同意在2009年11月27日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——

(a) 加強公共小巴營運安全的措施；及

(b) 進一步討論香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")更改員工福利事宜。

3. 委員亦同意把"改善行人環境"的項目加入事務委員會的待議事項一覽表，以便在適當時候與發展事務委員會一同討論。

III 運輸及房屋局局長就行政長官2009-2010年度施政報告所載的交通政策措施作出簡報

(立法會CB(1)33/09-10(01)號——政府當局就文件
2009-2010年度施政報告及施政綱領所載運輸及房屋局的各項施政措施提供的文件

行政長官在2009年10月14日立法會會議席上發表的施政報告 —— "羣策創新天"

2009-2010年度施政報告 —— "施政綱領")

4. 運輸及房屋局局長向委員簡介2009-2010年度施政報告所載運輸及房屋局在運輸方面各項全新及持續推行的政策措施。

跨境運輸基建項目

港深西部快速軌道

5. 運輸及房屋局局長在回應王國興議員查詢港深西部快速軌道的落實時間表時表示，該鐵路線仍在規劃中。她表示港深西部快速軌道已不是純粹按照原先規劃用作連接香港國際機場與深圳機場的鐵路線，而是進一步規劃為多功能的跨境鐵路，以配合前海(規劃中的深圳新發展區)、深圳和新界西北的規劃發展及最大限度地發揮兩地機場緊密合作的協作效應。香港和深圳兩地均認為有需要在前海設置邊境檢查站，並以支線把該鐵路接駁至新界西北洪水橋新發展區，藉以鼓勵珠江三角洲(下稱"珠三角")的旅客使用香港國際機場或來港旅遊。因此，前海的發展規模

和步伐將會影響港深西部快速軌道的乘客量及落實時間表。政府當局已在與深圳方面就有關詳情進行聯絡。

6. 王國興議員詢問當局會否把港深西部快速軌道和北環線兩個項目一同規劃。運輸及房屋局局長在回應時表示，北環線並非港深西部快速軌道的一部分。北環線會在適當時候另作規劃。

7. 湯家驊議員指出，當局未有及早就港深西部快速軌道進行諮詢，所作諮詢亦不充分。持份者因此質疑是否需要興建港深西部快速軌道。湯議員從政府當局文件知悉，深圳機場的國內線網絡覆蓋70個內地城市，而香港國際機場覆蓋的內地城市則為40個，即只比深圳機場少30個，他質疑是否需要興建港深西部快速軌道。他亦關注到興建港深西部快速軌道以便利旅客使用深圳機場的結果可能反過來會影響香港發展成為區域航空中心。由於從來沒有其他地方曾興建這樣長的鐵路線把國內機場和國際機場連接起來，他認為需要進行研究，以確定能否真正達致當局所聲稱的兩地機場優勢互補的效應。

8. 運輸及房屋局局長在回應時解釋，在前海設置車站及可能設置口岸，將會大大方便珠三角市民使用香港國際機場。建造港深西部快速軌道可以為兩個機場帶來雙贏，而並非只有深圳機場受惠。據她瞭解，國泰航空及港龍航空均歡迎港深西部快速軌道項目，因為該項目可以帶來上述效益。她又澄清上述籌劃中的前海至洪水橋支線現時只處於研究階段。

9. 湯家驊議員認為香港應以開拓更多直飛國內城市的航班為目標，而不應依賴深圳接駁國內城市。運輸及房屋局局長在回應時表示，香港已循這個方向開展工作，現正就開拓更多內地城市新航線與中國民用航空管理局聯絡。她補充說，興建港深西部快速軌道可與此同步進行。

10. 葉劉淑儀議員亦表達同樣的關注。她表示知悉國泰不相信"分設兩個樞紐"的概念，即深圳負責處理國內航班，香港則集中處理國際航線。她對是否真正需要興建港深西部快速軌道存疑，並質疑興建港深西部快速軌道不單可能鼓勵更多旅客使用深圳機

場，亦可能鼓勵他們使用廣州的白雲機場。再者，由於前海是自由貿易區，興建港深西部快速軌道連接香港與前海，甚至可能影響香港航空貨運業的領導地位。

11. 運輸及房屋局局長在回應時表示，根據國際航空組織所進行的研究，如果在票務和行李處理兩方面確保做到無縫接駁，分設兩個樞紐的概念是可行的，可同時令兩個機場受惠。她向委員保證，政府當局只會在符合無縫接駁這項先決條件及可在前海設置口岸後，才會落實港深西部快速軌道項目。為達到此目的，當局會確保提供市區內預辦登機服務，如需辦理清關手續，亦可在直接接駁香港國際機場的港珠澳大橋香港口岸提供。她亦澄清，雖然國泰在有關會談初段曾表達關注，但該公司其後表示，如符合無縫接駁這個先決條件，並可在前海設置口岸，興建港深西部快速軌道可能有助於鼓勵珠三角旅客使用香港國際機場。她又澄清港深西部快速軌道不會用作貨運，因此，在前海設立自由貿易區不會影響香港的航空貨運業。對於葉劉淑儀議員提出的關注，運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局一直留意前海的發展。

12. 林健鋒議員表示支持興建港深西部快速軌道及2009-2010年度施政報告所載運輸及房屋局在運輸方面的政策措施。他亦指出在落實運輸基建項目方面，香港已落後於其他內地城市，尤其以在珠三角構建"一小時生活圈"所需的跨境項目為然。何鍾泰議員特別提及內地的鐵路和機場發展迅速，並認為香港有需要更努力趕上。他繼而申報利益，表示自己是機場管理局成員，並指出港深西部快速軌道是非常重要的項目，可為香港國際機場及深圳機場達致雙贏效用。政府當局察悉林議員和何議員的意見。

廣深港高速鐵路及其他跨境項目

13. 梁國雄議員認為香港未必真正需要興建廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")及其他跨境項目，但這些工程項目卻被強加在香港身上，這些項目聲稱可帶來的就業機會亦屬短期性質，因而承擔的財政資源其實可以善用於其他地方，例如購回兩條專營過海行車隧道，以紓緩紅磡海底隧道的擠塞情況，或購回港鐵公

司，使鐵路票價可維持於較低水平。他關注到高鐵只會推高鐵路票價，令乘客利益受損。

14. 湯家驊議員認為高鐵的爭議是因諮詢不足造成的。他和林健鋒議員認為有需要改善這方面的情況。運輸及房屋局局長在回應時澄清，社會上早於2000年已開始討論高鐵項目，推展高鐵的各個不同方案其實亦曾經過充分透徹的探討。

15. 陳偉業議員認為，在高鐵落成後，往返西九龍與廣州的車程比往返屯門與中環還要短，實在諷刺。依他之見，這顯示與香港人的運輸需要相比，政府當局更重視珠三角的發展。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局亦正規劃多條本地鐵路線，例如北環線及新界區的道路工程。此外，籌劃中的前海至洪水橋支線亦可為新界西北提供服務。

16. 林健鋒議員要求政府當局加快落實重要的跨境項目，以趕上內地的發展。運輸及房屋局局長在回應時表示，雖然當局已積極加快推展這些項目，但依循有關的法定程序，包括進行環境影響評估和公眾諮詢及處理反對意見，亦是同樣重要的。因此，在評估項目的進度時，應考慮香港與內地的相關規劃制度分別甚大。此外，從國家高速鐵路網北京至武漢段將提前於2012年竣工可見，如有需要，內地能夠在短時間內調動資源加快推展有關項目。大家亦需注意具體的技術困難，以高鐵為例，內地段大多是以高架橋形式興建，但出於環保關注，長26公里的香港段全線卻都會以隧道形式興建，令有關工程更為複雜。不過，她向委員保證，政府當局會與內地密切聯絡，務求有效推展各項跨境項目。為協助工程項目順利推行，在有需要時亦會成立專家組，確保在設計、規格、營運及維修保養各方面均做到一致。

17. 何鍾泰議員強調跨境項目和合作實屬重要，並詢問當局有何體制安排推動有關工作。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹在回應時表示，一般而言，當局是透過由行政長官及廣東省省長共同主持的粵港合作聯席會議，與內地在跨境事宜上保持緊密合作。透過這個渠道，政府當局正藉着進行工作會議積極就各項事宜與相關內地機構聯絡。在個別項目上，政府當局亦通過成立不同的協調委員會與內地緊密合

作，如港珠澳大橋前期工作協調小組、與內地鐵道部成立的高鐵聯合工作小組等。這些合作渠道令有關項目取得令人滿意的進展。

運輸及鐵路政策

18. 李鳳英議員雖然同意鐵路運輸不單更為方便和有效率，亦較為環保，但也關注到過分依賴鐵路作為本港客運系統的骨幹，可能會影響其他公共交通服務的生意，從而影響基層的就業機會。她詢問政府當局有否就這方面進行評估，運輸及房屋局局長在回應時指出，發展鐵路作為本港客運系統骨幹的政策已實施多年，當年制訂此運輸政策是基於香港人煙稠密，需要實施可持續而環保的運輸政策。不過，她向委員保證，在每條鐵路通車後，政府當局均會採取措施，例如提供新的接駁服務，更妥善的把乘客接送到有關的鐵路車站。她亦指出興建高鐵(香港段)在高峰期預計可創造1.1萬個就業機會。在高速鐵路系統完成後，該系統連同有關的商舖和所帶動的商業活動，預期可僱用1萬人。

19. 李鳳英議員指出，因落實鐵路項目而創造的上述職位可能只屬短期性質。依她之見，為方便市民討論個別鐵路項目的優劣，政府當局應在提交立法會審批的有關財務建議中，載列當局聲稱相關鐵路項目可帶來的上述效益的詳情。運輸及房屋局局長表示，當局若有進行有關研究，她同意提供這些詳情，但她同時強調在評估高鐵(香港段)的價值時，應考慮該項目在加快本港與大珠三角的經濟融合，為香港長遠經濟增長提供條件方面的重要性。事實上，根據高客流方案，2016年高鐵的乘客量估計可達11.6萬人次，相信其他環節亦可因而受惠於此新高速鐵路。然而，李議員指出，規劃中的多條新鐵路都是本地線而非跨境線，將會對其他路面公共交通服務的生意造成直接影響。

20. 梁國雄議員認為由於運輸政策嚴重向鐵路運輸傾斜，港鐵公司享有壟斷地位，令其他公共交通機構難以與其競爭。況且，港鐵公司亦可發展物業賺取豐厚盈利而沒有責任保持服務質素。

21. 葉偉明議員特別提及汽車交通運輸業總工會的意見，即政府傾斜的運輸政策限制了乘客選擇公共交通服務，亦對其他公共交通機構及其員工不公平。他表示這些員工關注到長遠能否仍以駕駛為生。依他之見，的士折扣黨的出現亦是此傾斜的運輸政策造成的。

22. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在新鐵路線通車後，其他交通工具將需調整路線或班次，以盡量減少服務重疊，否則將不利於善用社會資源和環保。儘管如此，其他公共交通工具仍可藉着服務重新定位，維持競爭力。例如的士就已令收費結構與其他公共交通工具的收費結構更為一致，以提升的士服務在長途運輸市場的競爭力。她向委員保證，政府當局在新鐵路線通車而調整公共交通服務時，會非常小心行事，亦會向事務委員會匯報有關研究的結果。

23. 陳偉業議員指出香港貧富懸殊問題嚴重，以強調有需要減輕基層的交通費負擔。由於港鐵公司的壟斷，在過去20年來，他們工資的增幅未能追上交通票價的升幅，令生活質素下降。他又建議政府當局考慮如其他地方一樣自行營運或補貼公共交通服務，以改善此情況。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局會繼續努力把公共交通票價維持於可負擔水平。

24. 劉健儀議員指出，當局在1999年決定鐵路應為本港客運系統的骨幹時，目標是到2016年鐵路應可處理總載客人次約40%。然而，在公布《鐵路發展策略2000》後，鐵路發展出現很多變化，包括引入新鐵路線(如觀塘線延線)及加快落實南港島線。此等發展將會影響其他公共交通服務的前景，因此，劉議員亦關注到在鐵路迅速發展下，其他公共交通服務未必能跟上扮演輔助角色，為乘客提供接駁服務，更遑論隨着設置更多行人設施方便乘客往返鐵路車站後，此等服務的需要將會減少。她指出，不同的公共交通服務都曾在不同時期扮演過重要角色，並促請政府當局就其運輸政策進行全面檢討，協助這些公共交通服務繼續營運下去。

25. 運輸及房屋局局長在回應時表示，原則上政府當局是按照《鐵路發展策略2000》進行工作，並一

直設法維持其他公共交通服務的競爭力，以便為乘客提供更多選擇，特別是當新鐵路線通車後。

26. 甘乃威議員認為政府當局仍應探討把港島線延伸至小西灣的可行性，以減輕該處的路面污染情況及交通擠塞問題。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹解釋把港島線延伸至小西灣涉及的工程問題，並表示有關問題現時仍無法解決。然而，政府當局會密切監察小西灣及其他地區的接駁服務，現時有關的服務是可以接受的。政府當局亦會致力作出適當的改善。

27. 陳偉業議員認為港島區鐵路車站之間的距離很近，但新界西北車站之間的距離卻很遠，令每個車站所服務的人口遠多於港島，實屬不公平。依他之見，上述情況等同階級歧視，應該處理。

28. 陳偉業議員指出，由於當局聲稱基於保安考慮，有需要管制前往邊境檢查站的公共車輛，故接駁各邊境檢查站的交通工具不足。他促請當局放寬管制，為市民提供更大方便。運輸及房屋局局長在回應時表示同意與保安局聯絡，探討在考慮保安影響等各項因素後，能否放寬有關管制。

與運輸有關的環保措施

29. 劉健儀議員提及2009-2010年度施政措施中有關鼓勵巴士公司調配較環保車輛行走繁忙道路及加強巴士服務重整，以減少空氣污染和交通擠塞的措施，並特別指出大埔區議會投訴行走吐露港公路的巴士是舊款、沒有裝置安全帶的巴士。她強調在地區需要及更廣泛政策考慮之間取得平衡是重要的。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應時表示，在推動巴士公司調配較環保車輛行走繁忙道路時，政府當局會平衡地區的需要及特定乘客羣的需要，例如殘疾人士需要使用低地台巴士。此外，政府當局亦已促請專營巴士公司把車隊內的巴士更換為歐盟II期或更高標準的巴士，並預計分別可於2012年及2015年更換所有歐盟前期及歐盟I期巴士。至於歐盟II期標準的巴士則可於2019年全數更換。

30. 甘乃威議員特別提及中環路邊空氣污染情況嚴重，並對更換巴士的進度表示不滿。依他之見，

由於巴士在運輸系統的角色日漸萎縮，巴士公司不願投入大量資金更換巴士，因此，只有政府資助巴士公司使用環保巴士或在巴士專營權內訂定相關合約條款，才能加快更換巴士的進度。他亦促請運輸及房屋局和環境局加強合作。

31. 運輸及房屋局局長在回應時向委員保證，運輸及房屋局已和環境局緊密合作，在與巴士公司討論環境相關事宜時，兩個政策局均有參與。然而，當局亦需要防範推行環保措施對巴士票價造成影響。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，儘管有票價方面的考慮，但當局已在所有巴士專營權內訂定條款，規定巴士公司所採購的新巴士須採用市場上最新及環保的技術。在更換歐盟II期及III期巴士前，巴士公司亦須在巴士上設置柴油微粒過濾器，以減少污染。

其他意見和關注

32. 王國興議員促請當局盡早訂定興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度，確保為所有人士提供無障礙通道。運輸署署長在回應他關於這方面的進度的查詢時表示，政府當局在諮詢事務委員會及交通諮詢委員會後，已因應所收集意見積極敲定評審制度，以期在2009年年底前訂立該制度。當局會在適當時候向事務委員會匯報最終的評審制度。

33. 甘乃威議員詢問，在訂立有關的評審制度後，當局每年會預留多少撥款以供興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時表示，有關上述行人設施建議的利弊和優先次序將在訂立該制度後決定，當局其後會盡力爭取資源推行訂為優先處理的建議。

34. 劉健儀議員關注到當局將會採取哪些措施改善3條過海行車隧道的車流分布，並要求提供將於2009年年底前完成的有關顧問研究的詳細資料。運輸及房屋局局長和運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時表示，當局有需要進行全面的研究，確保建議採取的措施不單可兼顧交通運輸、財政及法律可行性，亦能考慮到各條隧道道路連接網絡的容量。此外，該研究亦有助量化建議措施的經濟效益。政府當局會在研究完成後盡快向事務委員會匯報。

IV 檢討專營巴士票價調整安排

(立法會CB(1)65/09-10(03)號文——政府當局就檢討專營巴士票價調整安排提供的文件

立法會CB(1)79/09-10號文件——立法會秘書處擬備有關專營巴士票價調整安排的背景資料簡介)

35. 運輸及房屋局局長向委員簡介專營巴士票價調整安排的檢討結果。

巴士票價調整機制

36. 對於政府當局決定不答允巴士公司提出把燃料價格變動元素注入巴士票價調整方程式(下稱"方程式")內的要求，李永達議員及李鳳英議員表示同意。李鳳英議員認為該要求會導致方程式的運算結果大上大落，引起爭議。

37. 李鳳英議員指出基層的交通費負擔沉重，以促請當局制訂措施協助紓緩這方面的負擔。運輸及房屋局局長指出，在考慮巴士票價調整時，行政會議會平衡巴士票價調整安排中的所有相關因素。該方程式不會成為票價調整的自動決定因素，有關的運算結果只是其中一個考慮因素，其他因素包括自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動；未來成本、收益及回報的預測；巴士公司需要得到合理的回報率；服務的質和量，以及市民在接受程度及負擔能力。

38. 李鳳英議員認為，在衡量市民對巴士票價調整的接受程度及負擔能力時，不宜參考家庭入息中位數的變動幅度，因為香港的貧富懸殊問題嚴重，家庭入息中位數未必能反映真實的經濟情況。她促請當局全面檢討該方程式，運輸及房屋局局長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應時解釋，除家庭入息中位數外，當局亦會參考可反映宏觀經濟情況的綜合消費物價指數的變動。

39. 陳偉業議員認為，現行的巴士票價調整機制只有利車費向上調而非向下調，特別是該方程式無法反映巴士公司的實際盈利情況，因為據他瞭解，巴士公司在物業發展及廣告的豐厚收益並沒有計算在內。當局最近對該方程式所作的檢討，亦未能真正回應市民負擔能力的問題。交通費因而佔去新市鎮居民收入相當大的部分，影響他們的生計。

40. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在計算巴士公司的收益時亦會計入非票務方面的收入。她又重申，當局為向行政長官會同行政會議提交有關建議而評估專營巴士的票價調整時，會考慮一籃子因素。透過平衡一籃子因素，政府當局將可充分考慮市民的負擔能力。

巴士轉乘計劃及分段收費

41. 李永達議員指出，不少偏遠新市鎮的居民常常要在重組巴士路線後，轉乘其他巴士線以應付他們的交通需要。然而，由於有關巴士轉乘計劃所提供的車費折扣不足，專營巴士公司又不願意推行分段收費，這些居民須支付較點到點服務(若有的話)為高的交通費。李議員促請當局糾正上述不公平的現象，運輸及房屋局局長在回應時向委員保證，政府當局會繼續鼓勵巴士公司提供更大幅度的轉乘折扣。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²亦請委員注意，為了確保給新市鎮提供可持續的巴士服務，並減少路面污染，巴士轉乘計劃是有需要的。

42. 李永達議員仍然認為，政府當局需要擔當更積極的協調角色，以確保在新市鎮推行的巴士轉乘計劃真正能夠應付居民對巴士服務的需要，並確保巴士公司推行分段收費，從而把車費維持於可負擔水平。他促請政府當局就這方面進行全面的檢討，然後向事務委員會提供文件。甘乃威議員認同他的意見。運輸及房屋局局長同意考慮有關要求，但亦強調服務重疊不利於善用社會資源和環保，因此，藉推行巴士轉乘計劃重組巴士路線實有需要，特別是在新鐵路線通車後。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²補充，其實提供分段收費的巴士線近數年已有上升，現時的570條巴士線中，超過70%已提供分段收費。

政府當局

43. 甘乃威議員指出分段收費一般只在長途路線最後一段提供，而不是全程均提供。他促請政府當局確保所有長途專營巴士路線均按乘客乘搭的路程長短實施分段收費，這樣在這些路線首站或中途站上車的短途乘客便無需支付全程車費。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，按路程長短實施分段收費在推行上未必可行，因為按照現行的運作模式，為控制人群，乘客須使用不同的車門上落車，因此，要確定每名乘客所乘搭路程的長短存在困難。儘管如此，政府當局會繼續跟進此事宜。

44. 陳偉業議員認為，長途巴士路線按路程長短實施分段收費可為市民提供更大方便，因為短途乘客只需支付行走該等路線同一路段的短途巴士所收的相若車費，便可以乘搭長途巴士，所發揮的協作效應可能有助減少這些乘客的候車時間。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，當局需要在巴士服務的效率和市民負擔能力與車隊有效管理之間取得平衡。假如根據建議按路程長短實施分段收費，令更多短途乘客乘搭長途巴士，這樣長途巴士便需較頻密停車讓短途乘客上車，從而增加了長途乘客的乘車時間。儘管如此，她同意如果情況許可，政府當局會研究可如何有效調配長途巴士以填補服務的缺口。

45. 梁國雄議員指出，長途巴士無論如何都須要頻密停車，讓長途乘客落車。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2重申，假如按路程長短實施分段收費，以鼓勵更多乘客乘搭長途巴士，有關巴士的行車時間難免會增加，從而影響服務班次。

46. 梁國雄議員及陳偉業議員認為，上車所用時間只是很少，按路程長短實施分段收費還可吸引更多乘客使用這些巴士的剩餘載客量，令巴士資源得到更有效運用，並增加巴士公司的收益。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2察悉委員的意見，並會加以考慮。

其他意見及關注

47. 梁國雄議員認為，香港的交通費昂貴，是因為政府當局過於側重確保大企業可以賺取盈利。他表示為把交通票價維持於可負擔水平，政府應自行營運公共交通服務，以所得盈利全部用來穩定票價，例如

推出月票，讓市民以折扣票價乘搭所有公共交通工具。陳偉業議員認同梁議員的意見，即應由政府營運公共交通服務。運輸及房屋局局長在回應時澄清，政府當局並非如梁議員所想是以保障利潤模式提供公共交通服務。

48. 甘乃威議員認為，政府當局可能需要讓專營巴士公司更明確知道從營運巴士服務所得的投資回報為何，使巴士公司願意在不把成本轉嫁乘客的情況下，投資更換巴士。他認為政府當局需要檢討現時向鐵路運輸傾斜的運輸政策。運輸及房屋局局長重申，運輸及房屋局已與環境局緊密合作，鼓勵巴士公司使用更環保的巴士。環境局負責分配資源改善空氣質素，而運輸及房屋局則透過力求減輕採用環保措施對巴士票價的影響，支援該局的工作。

V 其他事項

49. 議事完畢，會議於上午10時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年1月21日